RAPPORT DU COMITÉ DOYON

TAXI

TRAVERSES MARITIMES

VOIRIE, RÉCLAMATIONS, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

HALTES ROUTIÈRES

SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL

SIGNALISATION ROUTIÈRE

LIMITES DE VITESSE

ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

APPLICATION, RÉGLEMENTATION, QUESTIONS PÉNALES

Québec

87-04773/

RAPPORT DU COMITÉ SUR L'APPLICATION DE LA RÉGLEMENTATION ET LES QUESTIONS PÉNALES

PRÉSENTÉ PAR

MONSIEUR RÉJEAN DOYON
DÉPUTÉ DE LOUIS-HÉBERT
ET
ADJOINT PARLEMENTAIRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

À

MONSIEUR MARC-YVAN CÔTÉ
MINISTRE DES TRANSPORTS

QUÉBEC, MARS 1987

Dépôt légal - 1er trimestre 1987
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-16823-2

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

PRÉSIDENT : Monsieur Réjean Doyon
Député de Louis-Hébert et adjoint parlementaire au ministre des Transports

MEMBRES : Madame France Boucher
Attachée politique au Cabinet des Transports

Madame Marie-Claude Héroux
Cabinet des Transports

PERSONNE RESSOURCE : Monsieur Jacques Legault
Avocat à la Direction du Service juridique du ministère des Transports

AVERTISSEMENT

Ce document n'est publié que pour l'information du public et il n'est pas l'expression des politiques officielles du Gouvernement. Même si des membres du Comité sont fonctionnaires du ministère des Transports, ce rapport ne peut engager la responsabilité du Ministère et ce, pour deux raisons. D'une part, la participation des fonctionnaires ne s'est pas faite dans le cadre de leurs attributions normales et, d'autre part, le président du Comité n'est pas un fonctionnaire, mais un membre de l'Assemblée nationale.

Le Comité tient à remercier toutes les personnes qui ont participé de près ou de loin à la préparation de ce rapport.

R E M E R C I E M E N T S

Le présent rapport représente trois mois de travail intensif, pendant lesquels nous avons organisé près d'une trentaine de réunions, rencontré plusieurs personnes, recueilli une documentation considérable et rédigé de nombreux documents.

Nous tenons à remercier tous ceux qui ont participé de façon plus ou moins directe à la réalisation de ce rapport, que ce soit par leurs conseils, leurs informations, leurs encouragements, leur soutien moral ou de toute autre façon.

Nous remercions donc :

Monsieur André Arès	Direction du transport routier des marchandises
Madame Micheline Aubé	Cabinet des Transports
Madame Anne-Marie Bilodeau	Service juridique de la Régie de l'assurance automobile du Québec
Monsieur Raynald Bolduc	Sûreté du Québec
Monsieur Daniel Bousquet	Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
Monsieur Jean-Louis Caron	Direction du transport routier des marchandises
Monsieur Gérald Delisle	Service de police de la Communauté urbaine de Montréal
Monsieur Michel Drolet	Direction du service juridique du ministère des Transports
Monsieur Louis Dufour	Bureau juridique du Code de la sécurité routière
Monsieur Maurice Ferland	Commission des transports du Québec

Monsieur Jean-Marc Labrecque	Sûreté du Québec
Monsieur Georges Lalande	Régie de l'assurance automobile du Québec
Monsieur Guy Lalumière	Sûreté du Québec
Monsieur Jean-Guy Loranger	Direction du transport routier des marchandises
Madame Hélène Ménard	Cabinet du Solliciteur général
Monsieur Jacques Ménard	Ministère des Transports
Monsieur Pierre Perron	Direction du transport routier des marchandises
Madame France Pichette	Direction du service juridique du ministère des Transports
Monsieur Hervé Pouts	Cabinet des Transports
Monsieur Jacques Richard	Régie de l'assurance automobile du Québec
Monsieur Alain Talbot	Ministère des Transports
Monsieur Serge Tremblay	Sûreté du Québec

Nous tenons à souligner plus particulièrement la présence de quatre personnes qui nous ont entourés de façon très spéciale lors de la réalisation de ce rapport. Sans elles, ce document ne serait sûrement pas ce qu'il est.

Nous remercions donc :

Madame Angèle Gagnon
Agente de secrétariat
Direction du service juridique du ministère des Transports

Monsieur Guy Hébert
Adjoint à la vice-présidence
Régie de l'assurance automobile du Québec

Monsieur Michel Paul
Avocat
Direction du dossier conducteur

Monsieur Jacques Pelletier
Ingénieur
Direction du transport routier des marchandises

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
AVERTISSEMENT	v
REMERCIEMENTS	vii
INTRODUCTION	1
1. Le transport routier	3
a) Transfert du contrôle du transport routier	3
b) Bilan comparatif de l'efficacité du contrôle routier	4
2. La sécurité routière	11
a) Gestion du Code de la sécurité routière	11
b) Effort de prévention en sécurité routière	11
c) Bilan des accidents routiers	13
3. Les implications financières d'une déficience du contrôle routier	17
a) Manque à gagner pour le Gouvernement	17
b) Déboursés gouvernementaux	17
CONCLUSION	19
ANNEXE	23
BIBLIOGRAPHIE	29

I N T R O D U C T I O N

Le Comité d'étude sur l'application de la réglementation et les questions pénales a reçu, au mois de juin 1986, le mandat d'informer le ministre des Transports sur la situation concernant l'application de la Loi sur les transports et du Code de la sécurité routière et de lui faire certaines recommandations pour l'améliorer. Le Comité devait également examiner la surveillance et la mise en application de ces dispositions et discuter du traitement des infractions.

Le mandat de notre Comité étant extrêmement vaste, nous avons dû procéder à une sélection des sujets. Initialement, nous avons identifié onze sujets qui auraient pu faire l'objet d'une analyse à l'intérieur du présent rapport. Après consultation et compte tenu du temps et des moyens mis à notre disposition, nous avons choisi d'examiner d'une manière plus détaillée le point qui nous est apparu de toute évidence primordial : l'efficacité de la Sûreté du Québec dans les opérations de contrôle routier.

Depuis plusieurs années, le gouvernement du Québec a entrepris la centralisation de toutes les forces policières au ministère de la Justice. C'est ainsi qu'au cours des dernières années la police des autoroutes et les constables du ministère des Transports se sont retrouvés au sein de la Sûreté du Québec.

Le rapport de notre Comité examine donc si cette politique d'intégration donne les résultats attendus en ce qui concerne la surveillance de l'application de la Loi sur les transports et du Code de la sécurité routière.

Le Comité s'est également demandé si le manque de spécialisation de la Sûreté du Québec face à une réglementation extrêmement lourde, complexe et diversifiée comme la Loi sur les transports, n'empêchait pas ce corps policier d'assurer efficacement le contrôle et l'application de cette réglementation.

De plus, le comité a cherché à savoir si les nombreuses responsabilités de la Sûreté du Québec nuisaient à la concentration des efforts sur la sécurité routière. À cet égard, il faut rappeler que la Sûreté exerce ses fonctions dans un large éventail de domaines comme la sécurité publique, la protection des personnes et de leurs biens, la police autochtone, l'application de la loi chez les jeunes contrevenants, la prévention du crime, les crimes économiques, l'application de la Loi sur la Société des alcools du Québec, la Loi sur les explosifs, le contrôle des armes à feu, etc.

Enfin, le Comité s'est interrogé sur l'impact financier pour le gouvernement du Québec du degré d'efficacité des opérations de surveillance routière.

CHAPITRE 1

LE TRANSPORT ROUTIER

a) Transfert du contrôle du transport routier

La réglementation du domaine des transports vise principalement à assurer une régulation économique de l'industrie du transport routier, à réduire au minimum les dommages au réseau routier attribuables aux charges excédentaires et à améliorer la sécurité routière.

Cette réglementation se caractérise par sa grande diversité et sa complexité, puisqu'elle englobe des secteurs fort différents. Ainsi, les activités de contrôle visant à la faire respecter nécessitent l'implication de divers ministères et organismes, dont la Commission des transports du Québec, la Régie de l'assurance automobile du Québec, le ministère du Revenu, la Sûreté du Québec, les corps policiers municipaux et, bien entendu, le ministère des Transports.

Jusqu'au 1er mars 1984, le Service de l'inspection du ministère des Transports contrôlait la masse et les dimensions des véhicules, la réglementation économique relative au camionnage, le transport d'écoliers, le taxi et les diverses formes de transport collectif telles que le transport interurbain, la charte-partie, le transport saisonnier, les services touristiques et le transport urbain. Le Service assurait également le contrôle des décisions de la Commission des transports concernant les prescriptions des permis de transport.

Ainsi, les vérifications faites par ce Service portaient sur de nombreux aspects du transport telles la sécurité des véhicules et équipements, la tarification des services, l'immatriculation et la masse des véhicules, la nécessité de détenir un permis et sa possession par celui qui effectue un certain transport, la conformité aux prescriptions du permis, etc.

Le Service de l'inspection, dont le budget annuel s'élevait approximativement à 7,6 millions de dollars, comportait 220 employés dont 174 inspecteurs. Le Service était doté d'une structure décentralisée regroupant 10 districts et 24 unités opérationnelles. L principal mode de détection

des infractions utilisé par le Service était la patrouille routière effectuée par ses inspecteurs. Le travail des inspecteurs touchait principalement la détection et la rédaction d'infractions dans le domaine du transport des biens et personnes.

Jusqu'au 1er mars 1984, le contrôle du transport routier au Québec était exercé exclusivement par les inspecteurs du Service de l'inspection. À partir de cette date, à la suite d'une entente signée entre les ministres des Transports et de la Justice, ce contrôle a été transféré à la Sûreté du Québec. Parmi les motifs qui ont présidé à ce transfert, il faut souligner, en plus des relations de travail difficiles et des économies prévues, le potentiel d'intervention accru que représentaient environ 2 000 patrouilleurs de la Sûreté du Québec par rapport aux 174 inspecteurs du ministère des Transports.

b) Bilan comparatif de l'efficacité du contrôle routier

En vue d'évaluer l'efficacité du contrôle du transport routier, il est apparu intéressant de comparer le rendement des 1 800 patrouilleurs que compte actuellement la Sûreté du Québec à celui des 174 inspecteurs du ministère des Transports.

Dans l'interprétation des données statistiques que nous présentons, il est important de toujours prendre en considération les éléments suivants qui rendent plus complexe l'analyse des tableaux :

- le contrôle du transport routier a été transféré à la Sûreté du Québec le 1er mars 1984;

- de 1982 à 1984, la détérioration des relations de travail et les négociations en vue du transfert des opérations de contrôle du transport routier à la Sûreté du Québec ont perturbé le travail des inspecteurs routiers du ministère des Transports;

- en 1984 et 1985, les agents de la Sûreté du Québec ont choisi de ralentir leur travail de contrôle routier au moment de la renégociation de leur contrat collectif de travail.

En somme, la principale limite que comportent les statistiques disponibles est de connaître avec justesse ce qu'elles mesurent effectivement dans le cas des années critiques (1982 à 1985) : ces données évaluent-elles

l'efficacité du contrôle routier exercé par les patrouilleurs de la Sûreté du Québec et ceux du ministère des Transports, ou bien mesurent-elles le degré d'intensité des grèves du zèle faites par ces deux groupes d'employés?

Les statistiques produites depuis que le contrôle du transport routier a été transféré à la Sûreté du Québec comportent d'autres limites :

- les données ne distinguent pas entre les infractions relevées par les patrouilleurs de la Sûreté du Québec et celles constatées par les préposés au contrôle du transport routier qui exercent leurs tâches dans les postes de contrôle. On ne peut donc répartir la responsabilité de la baisse de rendement entre l'un ou l'autre de ces groupes;

- une part de la diminution du nombre de constats d'infraction pourrait être attribuable au fait que, depuis le transfert de responsabilités, les règlements du transport routier sont davantage respectés parce que la Sûreté du Québec a une visibilité et par conséquent un pouvoir de dissuasion beaucoup plus grand que les inspecteurs du ministère des Transports. En effet, le nombre de véhicules de la Sûreté circulant sur les routes atteint environ 350 le jour et 200 le soir ou la nuit.

Le tableau 1 indique les infractions les plus fréquentes aux lois relatives au transport terrestre des personnes et des marchandises. Le tableau rend compte des infractions relevées par les patrouilleurs du ministère des Transports en 1983-1984 et ceux de la Sûreté du Québec en 1985-1986. Ces données sont fondées sur le nombre d'avis préalables postés par la Direction du service juridique du ministère des Transports aux compagnies contrevenantes pour les informer des infractions commises et du montant des amendes.

On remarque une diminution de plus de 50 % entre le nombre total d'infractions constatées au cours de 1985-1986 (où la Sûreté du Québec exerçait le contrôle du transport routier, et celui de 1983-1984 (où cette fonction appartenait aux surveillants routiers du ministère des Transports). Comparativement, dans les années 1980-1981, le nombre de constats d'infraction effectués auprès des transporteurs par les patrouilleurs du ministère des Transports était environ trois fois plus élevé qu'en 1983-1984 et neuf fois plus haut qu'en 1985-1986.

TABLEAU 1

NOMBRE D'AVIS PRÉALABLES POSTÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS AUX COMPAGNIES QUI ONT COMMIS DES INFRACTIONS AUX LOIS ET RÈGLEMENTS RELATIFS AU TRANSPORT ROUTIER EN 1983, 1984 ET 1985

	1983-1984 (MT)	1984-1985 (MT et SQ)	1985-1986 (SQ)
Règl. 2 (général)	1 112	981	606
Règl. 2 (sans permis)	1 119	790	613
Règl. 2 (hors territoire)	662	619	333
Règl. 9 (location camions)	905	527	163
Règl. 3 (général)	485	535	299
Règl. 3 (sans permis)	346	346	92
Loi	82	385	173
Règl. 22 (taxi)	244	154	115
D. 957-83 (véh. aff. tr. écol.)	185	93	9
Règl. 20 (mat. danger)	104	93	24
Règl. 16 (déchets)	76	71	45
Règl. 26 (chart.-p. autobus)	67	80	0
Règl. 23 (saisonnier)	38	40	3
Règl. 18 (produits nommés)	2	18	21
Règl. 15 (touristique)	11	12	2
Règl. 21 (tr. commun)	7	11	6
Règl. 6 (location)	22	1	0
Règl. 4 (permis expér.)	5	3	1
TOTAL :	5 472	4 759	2 505

En supposant que les transporteurs routiers aient conservé au cours des ans le même comportement à l'égard du respect des lois et règlements sur les transports, il faudra attendre que soient disponibles les données de 1986-1987 pour voir si cette diminution des constats d'infraction est due à un manque d'efficacité dans les opérations de contrôle routier effectuées par la Sûreté du Québec, ou si cette diminution est liée étroitement aux mesures de pressions prises par les membres de la Sûreté du Québec au moment de la négociation de leur contrat de travail.

Lors de l'examen de ces données, il faudra voir également si le transfert du contrôle du transport routier à la Sûreté du Québec était de nature à dissuader davantage les comportements délinquants de la part des transporteurs.

Les remarques précédentes s'appliquent également aux données exposées dans les quatre tableaux qui suivent. Ces tableaux semblent montrer une détérioration du contrôle routier depuis son transfert à la Sûreté du Québec. Cependant, il faudra examiner attentivement les données de 1986 avant de pouvoir soutenir que cette déficience provient d'un manque de connaissance des patrouilleurs de la Sûreté du Québec qui serait dû à une formation insuffisante pour assurer un contrôle efficace de la réglementation complexe et diversifiée présente dans le domaine du transport routier.

Le tableau 2 porte sur le nombre d'infractions constatées aux règlements du transport routier par les 174 inspecteurs du ministère des Transports en 1982 et 1983 et par les 1 800 patrouilleurs de la Sûreté du Québec en 1985.

TABLEAU 2

NOMBRE D'INFRACTIONS DÉTECTÉES À L'ÉGARD DES RÈGLEMENTS DU TRANSPORT ROUTIER ENTRE 1982 et 1985

	1982 (MT)	1983 (MT)	1985 (SQ)
Ordonnance générale	4 547	3 319	3 574
Vrac	2 151	1 040	1 163
Autobus	506	173	111
Taxi	446	193	142
Déchets	130	87	72
Location	1 871	1 067	757
Maritime	7	2	2
Spécialisé	61	44	2
Écoliers	273	102	5
Autres	382	368	75
TOTAL	10 374	6 395	6 003

Le tableau 3 révèle le nombre et la proportion d'infractions décelées lors des opérations "déménagement" par le ministère des Transports en 1981, 1982 et 1983, et par la Sûreté du Québec en 1985.

TABLEAU 3

NOMBRE DE CONSTATS D'INFRACTION RELATIFS AUX OPÉRATIONS "DÉMÉNAGEMENT" ENTRE 1981 et 1985

	1981 (MT)	1982 (MT)	1983 (MT)	1985 (SQ)
Nombre d'interceptions	188	262	95	239
Nombre d'infractions	76	113	52	47
% d'infractions	40,4	43,1	54,7	19,7

Le tableau 4 indique le nombre et la proportion d'infractions relevées par le ministère des Transports (1981 à 1983) et p[illegible] la Sûreté du Québec (1985) lors des pesées de véhicules lourds en période de dégel.

TALBEAU 4

NOMBRE DE CONSTATS D'INFRACTION RELATIFS AUX PESÉES DE VÉHICULES LOURDS EN PÉRIODE DE DÉGEL ENTRE 1981 ET 1985

	1981 (MT)	1982 (MT)	1983 (MT)	1985 (SQ)
Nombre de pesées	19 996	21 136	32 332	64 372
Nombre d'infractions	1 912	1 780	2 969	2 940
% d'infractions	9,6	8,4	9,2	4,6

Le tableau 5 présente le nombre et la proportion d'infractions relevées lors des opérations spéciales ("BLITZ") de contrôle routier effectuées en collaboration avec les différents intervenants impliqués dans le domaine du transport : la Régie de l'assurance automobile (vérification mécanique, immatriculation, permis de conduire), la Commission des Transports (permis de la Commission), le ministère du Revenu (carburant, transport par citerne) et le ministère des Transports (matières dangereuses, charges, dimensions et arrimage).

TABLEAU 5

NOMBRE DE CONSTATS D'INFRACTION LORS DES OPÉRATIONS SPÉCIALES ("BLITZ") DE CONTRÔLE ROUTIER ENTRE 1981 ET 1985

	1981 (MT)	1982 (MT)	1983 (MT)	1985 (SQ)
Nombre d'interceptions	6 050	5 734	7 159	9 847
Nombre d'infractions	3 505	2 368	2 336	3 157
% d'infractions	57,9	41,3	32,6	32,1

CHAPITRE 2

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

a) Gestion du Code de la sécurité routière

Le Code de la sécurité routière est un document législatif comprenant l'ensemble des règles d'utilisation du réseau routier au Québec. Ces règles concernent l'usager de la route, son véhicule et la circulation et visent la sécurité des conducteurs, des cyclistes et des piétons.

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif ou punitif à l'égard du comportement fautif ou dangereux des conducteurs.

La Régie de l'assurance automobile du Québec administre un système de points d'inaptitude à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière basé sur la gravité de chacune des infractions.

Parmi les nombreux articles du Code, seuls quelques-uns font l'objet de fréquentes infractions. Par exemple, les articles concernant les excès de vitesse, le non-port de la ceinture de sécurité, la conduite sans permis, les feux rouges, le non-respect de la signalisation et l'arrêt obligatoire.

La Régie doit également révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction commise avec un véhicule routier et visée par le Code criminel comme la conduite en état d'ébriété.

Lorsqu'un policier de la Sûreté du Québec constate une infraction, il émet à la personne fautive un billet d'infraction lui indiquant le montant de l'amende à payer. Une copie du billet est acheminée au Bureau juridique du Code de la sécurité routière qui est responsable à partir de ce moment du traitement des infractions.

b) Effort de prévention en sécurité routière

Comparativement à la moyenne canadienne, le Québec émet moins d'infractions à la sécurité routière, notamment pour la conduite avec facultés affaiblies.

Le tableau 6 montre l'évolution de l'effort de prévention en sécurité routière fourni par la Sûreté du Québec entre 1981 et 1986. Ce tableau donne le nombre d'infractions constatées par les patrouilleurs dans trois secteurs d'activités : les infractions au Code de sécurité routière, les avis de 48 heures pour défectuosités mécaniques et les infractions au Code criminel concernant la conduite de "véhicules à moteur".

TABLEAU 6

NOMBRE DE CONSTATS D'INFRACTION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ENTRE 1981 ET 1985

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Infractions au CSR	460 991	376 556	363 608	284 568	267 512	490 875
Avis de 48 heures	333 322	280 613	310 169	246 934	180 478	338 808
Infractions au CC	19 245	14 786	15 783	14 064	13 484	16 339
TOTAL	813 558	671 955	689 560	545 566	461 474	846 022

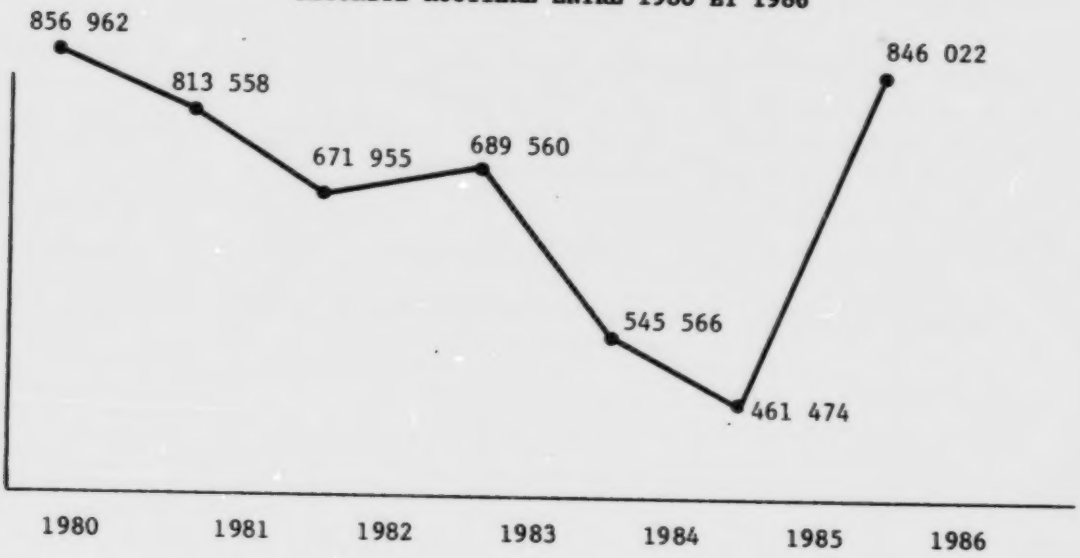
Source : Rapport annuel de l'activité de la Sûreté du Québec pour 1986.

Ces données révèlent que les membres de la Sûreté du Québec ont émis moins de billets d'infraction en 1984 et 1985, soit au moment des négociations pour le renouvellement de leur contrat collectif de travail. Par contre, l'année 1986 est celle où les policiers de la Sûreté du Québec ont relevé le plus d'infractions au cours des six dernières années en ce qui concerne le Code de la sécurité routière et les avis de 48 heures. Pour ce qui est des infractions au Code criminel relatives à la conduite de "véhicules à moteur", le nombre d'infractions constatées par la Sûreté du Québec a dépassé celui de 1986 uniquement en 1981.

Le graphique présenté au tableau 7 illustre bien l'évolution de l'effort total de prévention en sécurité routière fourni par la Sûreté du Québec entre 1980 et 1986. Ce tableau indique à chaque année le nombre total de constats d'infraction émis par la Sûreté du Québec en matière de sécurité routière.

TABLEAU 7

ÉVOLUTION DU NOMBRE TOTAL DE CONSTATS D'INFRACTION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ENTRE 1980 ET 1986



Source : Rapport annuel de l'activité de la Sûreté du Québec pour 1986.

c) Bilan des accidents routiers

Le Québec présente un niveau de mortalité par accident routier qui le classe parmi les pays où la mortalité sur les routes est la plus élevée. De plus, le Québec affiche le pire bilan routier de toutes les provinces canadiennes à l'exception de l'Île-du-Prince-Édouard.

Comme l'indique le tableau 8, le nombre d'accidents routiers constatés par la Sûreté du Québec, après avoir connu une baisse considérable dans les années de récession économique (1982 et 1983), a rejoint graduellement le niveau qu'il connaissait auparavant. En 1986 (avec 58 781 accidents), le Québec se retrouve à peu près au même niveau d'accidents qu'en 1980 (58 543) et 1981 (58 969), sauf que les accidents mortels sont beaucoup moins nombreux : 607 cette année comparativement à 898 en 1980 et 801 en 1981.

Les accidents routiers au Québec s'expliquent dans la très grande majorité des cas par le comportement délinquant des usagers de la route. En effet,

la conduite avec facultés affaiblies, la vitesse excessive et l'imprudence demeurent les principales causes d'accidents. Notons que la consommation abusive d'alcool est associée à plus de 50 % des accidents mortels tant au Québec qu'ailleurs au Canada.

Les accidents routiers constituent la quatrième cause de mortalité au Québec et la première cause de mortalité chez les moins de quatorze ans. Comme le montre le tableau 9, entre 1980 et 1985, 7 834 personnes ont péri sur les routes et 40 996 y ont subi des blessures graves.

TABLEAU 8

NOMBRE D'ACCIDENTS DE LA ROUTE CONSTATÉS PAR LA SÛRETÉ DU QUÉBEC ENTRE 1981 ET 1986

	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Avec morts	801	612	649	685	787	607
Avec blessés	13 299	10 292	11 207	12 758	13 260	12 457
Dommages matériels seulement	44 869	36 552	35 447	41 450	45 716	45 717
TOTAL	58 969	47 456	47 403	54 893	59 763	58 781

Source : Rapport annuel de l'activité de la Sûreté du Québec pour 1986.

TABLEAU 9

NOMBRE DE VICTIMES D'ACCIDENTS ROUTIERS SELON LEURS BLESSURES ENTRE 1980 ET 1985

	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Décédés	1 492	1 464	1 082	1 183	1 225	1 388
Blessés gravement	7 686	7 027	5 409	6 322	6 857	7 695
Blessés légèrement	54 960	52 128	40 003	43 053	48 323	54 025
TOTAL	64 138	60 619	46 494	50 558	56 405	63 108

Le nombre élevé de victimes de la route a fait que la Régie de l'assurance automobile recevait 32 817 demandes d'indemnités relatives aux dommages corporels en 1983, 31 916 en 1984 et 36 655 en 1985. En huit années d'activités, la Régie a reçu 243 846 demandes d'indemnités.

Au cours des dix derniers mois de l'année 1985, 166,4 millions de dollars ont été versés aux victimes d'accidents routiers comparativement à 183,2 millions en 1984-1985 et 167,1 millions en 1983-1984. Depuis l'entrée en vigueur du régime d'assurance automobile le 1er mars 1978, la Régie a versé 997 millions de dollars en indemnités.

CHAPITRE 3

LES IMPLICATIONS FINANCIÈRES D'UNE DÉFICIENCE DU CONTRÔLE ROUTIER

Jusqu'à présent, aucune étude sérieuse n'a été effectuée afin d'évaluer avec exactitude les implications budgétaires d'un mauvais contrôle routier. On nous a cependant affirmé que cette évaluation est tout à fait réalisable et que les effets économiques résultant d'un mauvais contrôle routier pourraient atteindre au Québec plusieurs centaines de millions de dollars par année.

Voici quelques chiffres qui donnent une idée approximative de la situation:

a) Manque à gagner pour le gouvernement:

- rajustement des droits d'immatriculation en fonction du poids du véhicule et de la charge maximale transportée : environ 15 à 20 millions de dollars par année;

- taxe sur le carburant non payée par les transporteurs routiers qui utilisent le mazout : environ 100 millions de dollars par année;

- taxe sur les transferts de propriétés non enregistrés : environ 40 millions de dollars par année;

- droits de la Commission des transports relatifs aux permis non détenus par les transporteurs étrangers : à déterminer;

- montant des amendes relatives aux infractions commises : plusieurs centaines de milliers de dollars par année.

b) Déboursés gouvernementaux

- coûts engendrés par la détérioration du réseau routier provoquée en partie par les véhicules lourds qui ne respectent pas les normes de charge et dimensions : environ 60 à 100 millions de dollars par année;

- coûts des soins médicaux remboursés par l'assurance maladie pour les victimes d'accidents de la route : ils sont actuellement de 10 millions de dollars par année au total;

- coûts médicaux et hospitaliers des victimes d'accidents routiers : la Régie remboursera en 1987 plus de 62 millions de dollars;

- indemnités versées aux victimes d'accidents routiers par la Régie de l'assurance automobile : bien que nous ne puissions chiffrer les coûts engendrés par une augmentation du nombre des victimes, il suffit de souligner qu'une rente de décès peut parfois s'élever à plus de 400 000 dollars, tandis que celle d'une personne sérieusement blessée peut dépasser les 500 000 dollars.

CONCLUSION

Même si le Comité a observé des lacunes dans l'utilisation des postes de contrôle du transport routier (voir annexe), les données statistiques analysées n'ont pas permis de confirmer d'une manière indubitable, que depuis le transfert de la responsabilité du contrôle du transport routier à la Sûreté du Québec en mars 1984, il s'était produit une détérioration dans ce domaine qui serait attribuable à une capacité insuffisante des policiers à relever les infractions. La baisse de rendement constatée en 1984 et 1985 semble dépendre étroitement d'une conjoncture difficile résultant de la renégociation de leur contrat collectif de travail. En effet, on note qu'à cette époque les activités de la Sûreté du Québec ont diminué temporairement non seulement dans les secteurs du transport routier et de la sécurité routière, mais aussi dans les autres secteurs d'intervention de ce corps policier, comme les fraudes, la moralité, les drogues et stupéfiants, les lois provinciales relatives aux alcools, cinéma, loteries et courses, etc.

Le Comité a remarqué que le nombre de policiers de la Sûreté du Québec a diminué de 4,5 % au cours de la dernière année, passant de 4 351 à 4 163. Entre 1980 et 1986, les effectifs ont été réduits de 10,8 %, soit une perte de 451 policiers.

Il est pourtant connu que la présence policière sur les routes et la peur d'être intercepté agissent immédiatement sur le comportement du conducteur. La présence des patrouilles, la mise en évidence des véhicules, l'utilisation des radars et la volonté de procéder à des alcootests sont des éléments essentiels de dissuasion. La réduction des accidents routiers en dépend.

Une surveillance routière efficace a des conséquences bénéfiques de divers ordres. Elle permet :

- une augmentation des effets dissuasifs face aux comportements délinquants et une diminution des infractions;

- une diminution des accidents et des victimes de la route;

- une diminution des frais d'hospitalisation et de soins médicaux payés par l'État pour les victimes d'accidents routiers;

- une diminution des indemnités versées aux victimes de la route par la Régie de l'assurance automobile;

- une diminution des frais assumés par l'État pour la conservation du réseau routier détérioré par les véhicules lourds qui ne respectent pas les normes de charges et dimensions;

- une augmentation possible des revenus de l'État consécutifs à la perception des amendes et des droits dûs par les conducteurs et les transporteurs routiers.

C'est pour ces motifs que le Comité estime qu'il faut augmenter la présence policière sur les routes. À défaut d'agir dans ce sens, la sécurité publique continuera d'être mise en danger et l'État d'être privé de sommes extrêmement importantes.

Pour remédier à la situation, le Comité est d'avis qu'il faudrait affecter des policiers exclusivement au contrôle routier, en créant au sein de la Sûreté du Québec une unité spécialisée en surveillance routière indépendante de la patrouille générale. Une unité spécialisée augmenterait la qualité et la quantité des interceptions routières.

Dans l'impossibilité de mettre en oeuvre cette solution, le Comité estime qu'il faudrait instaurer une police routière responsale de l'application du Code de la sécurité routière et de la réglementation sur le transport routier. Cette police routière pourrait relever, soit de la Régie de l'assurance automobile, soit du ministère des Transports, et être placée sous l'autorité du ministre des Transports.

Le Comité n'a pas étudié la question des implications financières relatives à la mise en oeuvre de l'une ou l'autre de ces propositions. Cependant, les quelques renseignements dont nous disposons nous permettent de croire que des investissements ne seraient nécessaires que pour la première année d'opération et que l'unité spécialisée ou la police routière pourrait s'autofinancer dès la première année.

ANNEXE

Visite d'un poste de contrôle du transport routier par le Comité et commentaires de quelques anciens inspecteurs du ministère des Transports sur le fonctionnement actuel des postes de contrôle

VISITE D'UN POSTE DE CONTRÔLE ET ENTREVUES

I. Visite d'un poste de contrôle du transport routier

Le 15 août 1986, des membres du Comité visitaient un poste de pesée du ministère des Transports. À leur arrivée, vers dix heures trente, il y avait trois préposés au contrôle du transport routier et un agent de la Sûreté du Québec. Pendant une heure et demie, les préposés ont vérifié si les véhicules étaient conformes au Règlement sur les normes de charge et dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers (Décret 2116-84 du 19 septembre 1984). Ils ont également constaté visuellement que certains camions auraient dû être soumis à une vérification mécanique. Comme il n'y avait pas sur place d'inspecteur de la Régie de l'assurance automobile pour vérifier l'état mécanique des camions, ces derniers ont repris la route. Les membres du Comité ont été surpris de voir qu'il n'y avait eu aucune vérification sur l'application de la Loi sur les transports et de ses règlements durant leur présence. D'ailleurs, ils ont observé certains véhicules qui passaient outre au signal d'arrêt sans toutefois être interceptés.

II. Ce que révèlent des entrevues

Pour étayer les constatations faites sur les lieux, des entrevues nous ont permis d'établir une liste des principales lacunes des postes de contrôle routier que nous reprenons ici.

1. Certains articles du Code de la sécurité routière ne sont pas appliqués intégralement :

   a) Art. 407 et 408 - Véhicules hors normes.
   Le billet est émis, mais le véhicule reprend la route sans avoir subi les modifications nécessaires.

   b) Art. 417 - Concerne l'omission d'obéir au signal d'arrêt d'un poste de pesée.
   Appliqué tout au plus à 5 % du nombre de véhicules qui passent devant les balances sans arrêter.

c) Art. 418 - Concerne l'arrimage des chargements ainsi que le décret 184 - 1986.
Non appliqué ailleurs qu'aux balances.

d) Art. 475 - Masse totale en charge.
Non appliqué ailleurs qu'aux balances.

2. Décrets et règlements sur les transports et la sécurité des véhicules routiers:

a) Décret 2069 - Inspection mécanique.
Aucune application ou presque pour les taxis, autobus, autos-écoles et encore moins les camions.

b) Loi et règlement du transport par taxi.
Moins de 1 % d'application.

c) Règlements sur les matières dangereuses.
Sur les routes - moins de 1 % d'application si les inspecteurs en transport sont absents.
Dans les tunnels de la région de Montréal - aucune application si les inspecteurs en transport sont absents.

d) Règlement sur le transport d'écoliers.
Aucun contrôle ou presque.

e) Règlement sur les écoles des conduite.
Aucun contrôle.

3. Collaboration avec les autres ministères :

a) Opérations forestières :
Auparavant, les inspecteurs routiers et les inspecteurs du ministère du Revenu allaient vérifier dans les chantiers de coupe de bois si les véhicules respectaient les normes de charge et dimensions et de sécurité ainsi que la taxe sur le carburant. Ces opérations ont cessé.

b) Échange de constatation d'infraction ou de fraude:
Les agents de la Sûreté du Québec refusent de vérifier le carburant s'ils ne sont pas avec un préposé au transport.

c) Commission de transport du Québec:
Il n'y a plus d'échanges d'information avec la Commission.

d) Régie de l'assurance automobile:
Seules les autos, les motos et quelques camions font l'objet de retraits préventifs pour inspection mécanique. Ces retraits sont effectués par les inspecteurs routiers.

4. Quelques cas flagrants d'inefficacité :

a) La Sûreté interdit aux préposés au contrôle routier d'intercepter des véhicules pour effectuer leurs vérifications. Cependant, les agents de la Sûreté sont rarement disponibles pour intercepter les véhicules afin que les préposés puissent effectuer leurs vérifications.

b) Dans les régions hors de Monréal et Québec, les inspecteurs en transport ne travaillent pas lorsqu'ils sont seuls.

Ex.: Rouyn - Deux inspecteurs. Si aucun poste ne fait appel à leurs services, ils demeurent au bureau (environ 40 % du temps).

Ex.: Rimouski - Un agent de la Sûreté du Québec, dans son véhicule, intercepte les véhicules qu'il juge en infraction alors que deux inspecteurs en transport dans leur fourgonnette effectuent les vérifications.

Ex.: Hull - Les inspecteurs en transport travaillent régulièrement avec des agents de la Sûreté. La Sûreté intercepte et fait la circulation et les inspecteurs vérifient les véhicules que les agents veulent bien intercepter.

Ex.: Saint-Jean - Au poste de Lacolle en février 1986, un agent de la Sûreté et deux inspecteurs en transport, dans des véhicules différents, ont arpenté pendant un avant-midi un secteur complet, pour ne rien constater d'illégal.

c) Cependant, dans la région de Québec, les inspecteurs en transport ont reçu ordre de ne faire que l'opération mécanique des balances lorsqu'un membre de la Sûreté est présent, l'agent émettant les infractions qu'il constate.

Lorsqu'ils effectuent des vérifications dans les postes du district de Québec ailleurs qu'aux balances, les inspecteurs routiers sont stationnés sur le terrain du ministère des Transports alors que les agents de la Sûreté interceptent les camions.

5. Un exemple du travail de vérification des agents de la Sûreté :

- Ils interceptent un camion au hasard;

- ils font un rapport d'événement (formule 400);

- ils l'inscrivent au registre de l'unité de leur poste comme étant en infraction;

- ils vérifient uniquement si le bien transporté appartient au propriétaire du camion;

- ils découvrent que le véhicule et son chargement sont en règle. Le dossier est classé.

Ainsi, un dossier est ouvert mais aucune poursuite ne peut être entreprise car, dans la plupart des cas, les transporteurs transportent leur propre marchandise.

Notons que le fait d'inscrire un rapport d'événement au registre d'unité constitue pour la Sûreté un cas de transport pour ses statistiques.

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

Association du camionnage du Québec inc., Mettons-y de l'ordre : les moyens à prendre, 14 mars 1985.

Association du camionnage du Québec inc., Mettons-y de l'ordre : une situation qui a trop duré, 14 mars 1985.

California Highway Patrol, A Special Report to Governor Deukmejian, February 1985.

Commission des transports du Québec, Proposition sur la réglementation économique du transport des biens, préparé par Me Pierre Simard, 27 novembre 1984.

Fraternité des constables du ministère des Transports du Québec, Projet sur un contrôle efficace à moindre coût dès maintenant, juin 1983.

Ministère des Transports du Québec, Mémoire au Conseil du trésor présentant la position du ministère et du ministre des Transports sur le transfert du Service de l'inspection, février 1984.

Ministère des Transports du Québec, Mémoire au Conseil des ministres du ministre des Transports, monsieur Marc-Yvan Côté, sur les modifications au Code de la sécurité routière relatives aux infractions criminelles, avril 1986.

Ministère des Transports du Québec, Rapport du Comité d'étude sur l'implantation d'un réseau de postes de contrôle du transport routier, octobre 1983.

Ministère des Transports du Québec, Rapport sur la réglementation économique du transport des personnes, décembre 1984.

Ministère des Transports du Québec, Rapport du comité sur la réglementation économique du transport des marchandises, préparé par Gilles Gonthier, 25 février 1985.

Ministère des Transports du Québec, Rapport du groupe de travail sur le contrôle de la réglementation technique, février 1985.

Ministère des Transports du Québec, Rapport synthèse sur le contrôle du transport routier, 6 août 1985.

Ministère des Transports du Québec, Rapports annuels du Service de l'inspection du ministère des Transports du Québec des années 1981, 1982 et 1983.

Régie de l'assurance automobile du Québec, La surveillance routière et les unités spécialisées (Highway Patrol) : Rapport technique, octobre 1984.

Régie de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique : bilan 1984, tome I : accidents, parc automobile, permis de conduire.

Régie de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, bilan 1984, tome 2 : indemnisation des victimes d'accidents de véhicules routiers.

Régie de l'assurance automobile du Québec, Rapport d'activités des années 1983-1984 et 1984-1985.

Régie de l'assurance automobile du Québec, Rapport mensuel d'information de gestion (G.C.S.R.), juin 1986.

Régie de l'assurance automobile du Québec, Rapport de recherche : profils des coûts de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route (Québec, 1978-1982), tome I : coûts selon les caractéristiques des victimes, juin 1985.

Sûreté du Québec, Programme de protection de l'actif dans les entreprises du transport routier, septembre 1985.

Sûreté du Québec, Rapports d'activités de la Sûreté du Québec des années 1984, 1985 et 1986.

Sûreté du Québec, Rapport du comité de travail chargé d'étudier la possibilité pour la Sûreté du Québec de se prévaloir des services d'agents auxiliaires, avril 1976.